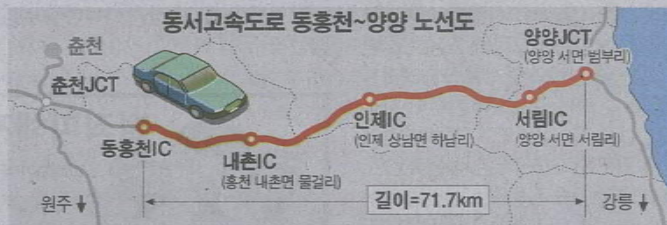


# 동해안~서울 1시간권 교통망 구축 빨라진다

## 16일 '평창올림픽 G-1,000일'

고속도로·철도 공사 순조  
김연아 등 참석 기념행사

2018평창동계올림픽 'G(GAME)-1,000일'을 앞두고 대회 성공개최와 '강원·발전 100년' 도약에 대한 열기와 기대가 달아 오르고 있다. 특히 2018평창동계올림픽 이전인 2017년이면 서울 중심지에서도 동해안은 '도로와 철도 이동시간 1시간대'에 들어서며 대륙철도, 북방항로 등을 통한 국가발전 기반이 구축된다. ▶관련기사 3면



도는 G-1,000일을 맞는 오는 16일, 스포츠스타인 김연아·이규혁·김동성 선수와 함께 하는 '춘천 가는 특별 열차'를 운행한다. 스포츠 스타와 스포츠 꿈나무, 최문순 지사, 조양호 동계조직위원장, 김종덕 문체부 장관 등이 탑승한다. 특별열차

탑승자들은 춘천역에 도착해 이날 오후 6시30분부터 2,000여명이 참석한 가운데 옛 춘천캠프페이지에서 열리는 'G-1,000일 2018평창동계올림픽 성공개최 다짐 행사'에 합류한다. 앞서 서울 올림픽공원에서는 3,000여

명이 참가하는 G-1,000일 기념 문화행사가 펼쳐진다. 이날 강릉과 평창 등에서도 기념행사가 열린다.

2018평창동계올림픽과 연계된 대형 교통망 확충도 속도를 내고 있다. 수도권과 동해안을 잇는 동서고속도로(서울-양양고속도로), 제2영동고속도로, 원주-강릉철도는 각각 72%, 54%, 35%의 공정을 보이고 있다. 국토 동서를 잇는 이 3대 교통망이 2016년(동서·제2영동고속도로), 2017년(원주-강릉철도)에 각각 개통되면 서울 잠실-강남-용산에서 동해안까지 이동시간은 현재 2시간대에서 1시간대로 단축된다. 이규호기자

# 잠실~양양·용산~강릉 100분

〈동서고속도로 올림픽 전 개통〉

〈시속 250km 철도 연결 4~5개 역 정차〉

## 평창올림픽 교통망 경제 효과

강원지역 주민들이 2018평창동계올림픽에 거는 기대는 '올림픽 개최지'라는 지역 브랜드 가치 상승 못지않게 SOC 확충에도 있다. 광복 이후 충청, 영·호남에 비해 너무나도 컸던 'SOC 확충 소외'가 삼수를 하며 2018동계올림픽을 유치한 핵심 이유이기 때문이다.

■ 동서고속도로 강일IC~양양JCT '150.2km'=서울~춘천~양양을 잇는 동서고속도로는 서울~동흥천 구간이 2009년 10월 개통됐고 동흥천~양양구간 공사가 한창이다. 올해 3,530억원이 투입되고, 내년에 4,862억원이 추가로 투자되면 준공은 어려워도 개통은 가능하다. 이 고속도로가 개통되면 양양JCT(분기점)에서 서울 잠실종합운동장까지 1시간40분이면 도착할 수 있다. 서울 서북부지역에서는 인천 연안부두를 가는 것과 비슷한 시간에 동해안을 찾을 수 있는 셈이다. 서울-양양 이동시간은 1970년대 7~8시간, 1980년대 중반까지만 해도 4~5시간이 걸렸다. 이 같은 이동시간은 한창이던 당시 동해안을 '산업 불모지'로 밀어냈었다. 양양JCT에서 동해안은 30여분, 속초항은 20여분이면 도착 가능해 동해안 항만 활성화도 기대된다. 양양JCT와 양양국제공항 간 거리는 10km 남짓이다.

동서고속도로 150.2km에는 이미 완공



동서고속도로 일부 완공 ... 용산~강릉 철도 설계속도 250km

제2영동고속도로 2016년 말 개통 원주권 급성장 기반 마련

된 강춘·남춘천·동면·춘천·동흥천IC를 비롯해 흥진군 내촌면 물결리의 내촌IC, 인제군 상남면 하남리의 인제IC, 양양군 서면 서림리의 서림IC가 설치된다. 강원 중북부 내륙지역의 활기도 기대된다.

■ 용산역~강릉역 219.4km, 설계속도 시속 250km 철도 연결=원주~강릉철도는 핵심 수송망이다. 이 구간의 철도 설계속도는 시속 250km이다. 동계올림픽대회기간에는 일부 열차가 인천~진부~강릉을 논스톱으로 운행될 예정이다. 설계속도를 감안한 인천~강릉 이동시간은 1시간40분이다. 대회 이후에는 인천~수색~용산~청량리~망우~용문~서원주~만종~황성~둔내~평창~진부 등의 정거장을 거치는 방안이 검토되

고 있다. 용산~강릉은 219.4km다. 서울의 철도교통 중심지인 용산역에서 탑승해 4~5개 정거장을 거친다고 해도 1시간40분이면 강릉역에 도착한다. 용산~강릉 간 논스톱 이동시간은 68분이다.

■ 제2영동고속도로, 원주권 급성장 기반=제2영동고속도로는 경기도 광주 초월IC와 서원주JCT를 연결한다. 민간자본으로 추진되는 만큼 2016년 말 개통이 확실하다. 고질적인 영동고속도로의 서울-문막 간 교통 정체를 크게 해소할 전망이다. 도내 지역에서는 원주 섬강 이전에 월송IC가 설치된다. 이 고속도로 개통은 기업·혁신도시 등 원주지역 산업 여건을 크게 개선시킬 것으로 기대된다.

이규호기자 hokuy1@kwnews.co.kr

## “지역건설 활성화 조례 폐지 안된다”

### 권익위 개선 권고에 도, 부당성 정부 전달

속보=강원도가 정부의 '지역건설산업 활성화 조례' 폐지 움직임(본지 5월1일자 2면)에 지역건설업 활성화 방안을 추진키로 했다.

도는 '지역건설산업 활성화 조례'가 폐지되거나 축소될 경우 공동도급 수주액 감소로 영세한 도내 건설업체들이 도산될 것을 우려하고 있다. 또 지역 건설자재 사용이 제한되면서 도내 제조업체들 역시 경영난이 가중되며 건설경기 침체를 가속화시킬 것으로 예상하고 있다.

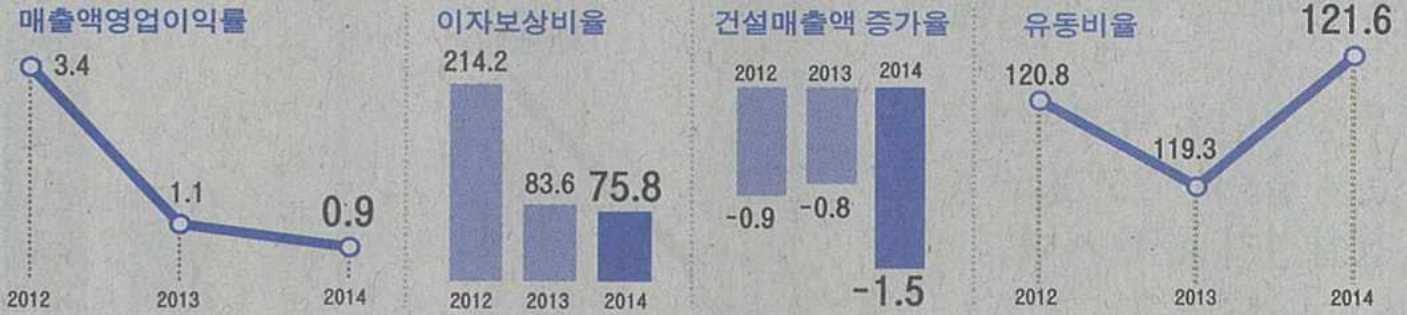
이에 따라 도는 조례 개정 요구 부당성을 정부에 전달하고 대응

책을 강구중이다. 도는 정부에 전달한 의견서에서 고용효과가 높은 건설공사의 경우 지역 업체 참여는 일자리 창출을 위해 반드시 필요하고 지역균형발전 차원에서 관련 조례의 존치가 필요하다고 강조했다.

도는 또 조례 개정이 불가피한 경우 최대한 늦춰서 개정을 추진한다는 방침을 세웠다.

도는 올해 공동도급 49%, 하도급 50%, 자재구매 85% 이상을 목표로 세웠다. 100억 원 미만의 종합공사는 공동도급제를 실시, 공동도급과 하도급 수주율을 높인다는 계획이다. 지역건설자재 구매도 도와 시군은 85%, 유관기관은 70% 이상 구매한다는 방침이다. 안은복 rio@kado.net

2014년 건설업 주요 경영지표 (단위: %)



# 100억짜리 공사해 1억도 못 남겼다

상장사, 지난해 영업이익률 0.9%... 절반은 번 돈으로 이자도 감당 못해

지속적인 하락세를 보이던 상장건설사들의 매출액 영업이익률이 작년에 1% 밑으로 떨어졌다.

상장건설사들의 절반가량은 작년에 벌어들인 돈으로 이자도 감당하지 못한 것으로 나타났다.

3일 대한건설협회(회장 최삼규)가 조사한 2014년도 상장건설사(128개사) 경영분석에 따르면 지속적으로 하락하고 있는 상장건설사들의 매출액 영업이익률이 0.9%를 기록했다.

상장건설사들의 매출액 영업이익률은 지난 2012년 3.4%에서 2013년에는 1.1%로 떨어졌고 작년에는 1%도 지키지 못했다.

이는 100억원짜리 공사를 해서 1억원도 남기지 못했다는 의미다. 제조업 4.5%(한국은행 발표)와 비교하면 5분의1에 불과하다.

건협은 이에 대해 대규모 PF 사업 부실과 최저가낙찰제로 말

미암은 저가 수주 등의 영향으로 풀이했다.

특히 국내 수주에 주력하고 있는 중견기업들의 손실이 확대된 데 따른 것이라고 덧붙였다. 30대 이하 중견 건설기업들의 영업이익률은 2013년 2.9%에서 작년에는 마이너스(-0.5%)로 돌아섰다.

영업이익으로 이자 감당능력을 나타내는 이자보상비율은 전년보다 78%p 하락한 75.8%를 기록했다. 특히 128개사 중 절반 수준인 60개사가 100% 미만인 실정이다.

기업들의 출자전환, 이자탕감 및 유예 등으로 작년 상장건설사들의 이자비용은 감소했지만, 법정관리 중인 중견기업들의 영업손실이 확대된 데 따른 것이라고 건협은 분석했다.

수익성 지표와 함께 성장성 지표도 악화됐다.

작년 상장사들의 해외건설 매출(47조2000억원)은 2.9% 증가

했다. 그러나 국내건설 매출(80조4000억원)은 2008년 금융위기 이후 지속된 부동산시장의 부진과 공공물량 감소 탓으로 전년보다 4.0% 감소했다. 이에 따라 전체 건설매출액은 1.5% 줄었다.

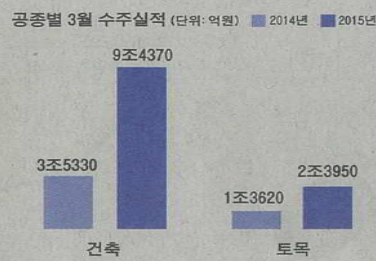
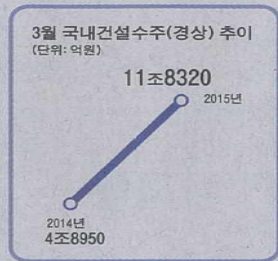
안정성 지표는 다소 개선됐다. 유동비율은 전년보다 2.3%p 증가한 121.6%를 나타냈다. 부채비율은 170.1%에서 150.3%로 19.8%p 감소했고, 차입금 의존도는 1.7%p 감소한 24.8%를 기록했다.

협회 관계자는 “수익성 지표가 악화된 것은 국내사업에 주력하고 있는 30대 이하 중견 건설기업들의 경영상태가 악화된 것이 주원인”이라며 “주택·부동산 경기 침체 해소와 적정한 수익보장을 통한 품질위주의 발주제도 개선 등을 통한 국내 건설경기 회복이 절실하다”고 말했다. 김정석기자 jskim@

# SOC 예산집행 속도내니... 건설수주도 꺾춤

3월 국내수주 11조8320억  
지난해보다 142%나 급증

부진했던 토목부문도  
76% 늘어난 2조3950억  
건설경기 회복 기대감



다만 건설기성은 소폭 감소세로 전환했다. 지난 3월 건설기성(불변)은 7조1380억원으로 전년 동월(7조2410억원) 대비 1.4% 감소했다.

작년 5월부터 9개월 연속 감소세를 이어오다가 올 2월 들어 증가세로 돌아섰지만 한 달 만에 다시 마이너스를 기록했다.

건축부문(4조5530억원)이 전년 동월(4조5370억원)보다 0.3% 늘어나는 데 그친 반면 토목부문(2조5850억원)이 전년 동월(2조7040억원) 대비 4.4% 감소한 영향이 컸다.

통계청 관계자는 “건설수주는 주택, 기계설치 등에서 늘어 증가한 반면 건설기성은 토목공사 실적이 줄어 감소했다”고 설명했다.

한편 지난 3월 전체 산업생산은 전월보다 0.6% 감소했다. 광공업과 서비스업 생산, 소비 등 주요 지표가 모두 감소세로 전환했다.

SOC(사회기반시설) 예산 집행이 속도를 내면서 건설수주가 큰 폭으로 반등했다. 건축부문이 증가폭을 크게 확대한 가운데 토목부문이 지긋지긋한 부진을 털어낸 데 힘입어 건설경기 회복에 대한 기대감을 끌어올리는 모습이다.

3일 통계청에 따르면 지난 3월 건설수주(경상)는 11조8320억원으로 전년 동월(4조8950억원)보다 141.7% 증가했다.

건설수주는 작년 11월 전년 동월 대비로 20.5% 줄어든 이후 12월에도 3.9% 감소하며 2개월 연속 마이너스 흐름을

보였다.

올 1월 들어 30.5% 증가세로 돌아섰지만 2월에 다시 3.2% 줄어들면서 반짝 증가에 그치는 것 아니냐는 지적이 나왔다. 그러나 3월 들어 SOC 예산 집행을 확대 영향으로 한 달 만에 큰 폭 증가했다.

실제 지난 3월 국토교통부는 전월 대비 70.8% 증가한 5조2994억원의 예산을 집행했다. 정부의 SOC 예산 집행 확대가 건설수주 호조로 이어졌다는 분석이다.

공종별로 보면 건축부문 수주가 9조

4370억원으로 전년 동월(3조5330억원) 대비 167.1% 급증한 가운데 토목부문도 2조3950억원으로 전년 동월(1조3620억원)보다 75.9% 늘어났다. 토목부문이 증가세를 기록한 것은 지난해 8월 이후 8개월 만에 처음이다.

발주자별로는 공공부문(2조1400억원)이 31.9% 증가하며 6개월 만에 반등에 성공했고 민간부문(9조6000억원)은 부동산경기 회복 등에 따라 무려 203.4% 급증했다.

박경남기자 knp@

## 지역 전문건설업체에 의무 하도급 비율 50~70%

# ‘지역건설 활성화 조례’ 개선 대상 하도급으로 제한

공정거래위원회가 지방자치단체의 지역건설산업 활성화 조례 개선을 권고한 가운데 개선 대상이 하도급으로 좁혀지면서 과장이 제한적일 전망이다.

공정위는 최근 지역 전문건설업체에 하도급 공사 물량의 50~70%를 주도록 하는 내용의 지역건설산업 활성화 조례를 개선하도록 각 지자체에 권고했다.

다른 지역 전문건설업체의 사업활동을 제한하는 지역건설산업 활성화 조례는 현재 16개 광역자치단체, 109개 기초자치단체에서 운영하고 있다.

이 조례는 다른 지역 건설업체가 사업에 참여하려면 하도급 공사 물량의 50~70%를 지역 전문건설업체에 주도록 해 외부업체의 하도급 참여 기회를 사실상 차단하고 있다고 공정위는 강조했다.

이에 따라 공사 수주를 위해 폐이퍼컴퍼니를 세우거나 해당 지역의 휴면업체를

“광역단체, 3년 주기 재검토  
기초단체는 원칙적 폐지”  
공정위 권고 파장적일 듯

인수하는 등 우회진입에 따른 불필요한 비용이 발생하고 있는 실정이다.

공정위는 이 조례로 지역업체가 단기적인 혜택을 볼 수 있지만 장기적으로는 경영혁신·가격인하·품질개선 등 노력을 소홀히 할 수 있다며, 기초자치단체 간 조밀한 규제는 광역자치단체 내 인접 사·군·구 소재 업체의 상호 진입을 제한해 지역 건설산업의 경쟁력을 약화시킨다고 지적했다.

공정위는 광역단체의 경우 3년 주기로 조례의 타당성을 재검토해 폐지 또는 개선 조치를 하도록 권고했다.

조례를 전면 폐지하면 수도권 대형업체

가 지방 시장을 잠식할 수 있는 만큼 광역단체 단위로 유지하면서 내부적으로는 중소기업 간 경쟁을 활성화하기 위한 방안이다.

대신 기초단체는 원칙적으로 이 조례를 폐지하되 불가피한 이유로 존치하더라도 의무 하도급 비율은 없애고 지역업체를 우대하는 것은 지자체 발주공사에 한하도록 특혜 범위를 축소하도록 권고했다.

공정위 관계자는 “이번 개선 대상 조례는 원도급이 아닌 하도급 공사 관련 규제로 지역전문건설업체 간 경쟁을 제한하는 조례”라며 “지자체가 권고를 수용한다면 지역 기업들이 스스로 시장경쟁력 확보를 위해 노력하게 되고, 지역주민들은 더 나은 품질의 공공시설물과 서비스를 선택할 수 있게 될 것으로 기대한다”고 말했다.

박경남기자